

Carlos A.
Matheus







ROBERTO GIUSTI
Fotos/ JOSE GRILLO

El caso del Brazilian Friendship

Por tres meses se prolongará el cautiverio de los 9 chinos

La Lloyd de Inglaterra decretó la entrega del buque, la carga y la tripulación —esta última por un término de 90 días— a la compañía venezolana Marítima Ordaz
Dos abogados expertos en derecho marítimo alertan

sobre la posibilidad del aumento de las primas impuestas por las compañías aseguradoras a los barcos que naveguen el Orinoco, ante la ocurrencia de encallamientos como el del Brazilian Friendship.

Por tres meses más permanecerán a bordo del Brazilian Friendship los nueve tripulantes de la embarcación, varada en la desembocadura del río Orinoco desde hace casi ya dos años.

Los nueve ciudadanos de Hong Kong pasaron a formar parte de la negociación final entre las partes involucradas en el litigio surgido por los servicios de remolaje del buque, el cual encalló en el canal de navegación del Orinoco en los últimos días del mes de noviembre.

El propietario de la empresa remolcadora Marítima Ordaz, Giovanni Calderán, cobró por el servicio cuatro millones 300 mil dólares, una cantidad que excede con creces el valor total no sólo del barco sino de la carga, incluidos ambos. El Brazilian Friendship, antes del encallamiento, estaba valorado en un millón de dólares y la carga en otro tanto. Según la legislación marítima internacional la remuneración tiene un límite máximo que representa el valor de los bienes salvados. Y de acuerdo a estadísticas proporcionadas en la Conferencia de Montreal sobre salvamento, del Comité Marítimo Internacional, celebrada en 1981, el promedio de remuneración por salvamento es del 6 por ciento de los valores salvados.

Este porcentaje, en el caso del Brazilian Friendship, llega al 200 por ciento y esta fue la razón por la cual los armadores y la empresa aseguradora se negaron a cancelar los cuatro millones 300 mil bolívares. Negativa ante la cual la Marítima Ordaz se dirigió a un tribunal de Tucupita y la embarcación fue embargada.

Mientras tanto, ambas partes se dirigieron a la Lloyd de Inglaterra, venerable empresa que extiende más allá del negocio asegurador sus funciones y asume características de comisión de arbitraje.

Planteado así en dos niveles judiciales el litigio, este se extendió por largos meses. Al final la Lloyd falló. El resultado consiste en que la Marítima Ordaz se convierte en propietaria del barco, ahora una chatarra flotante y de las 64 mil toneladas de mineral de hierro que transportaba al momento del accidente. La decisión establece, sin embargo, que la tripulación, perteneciente a la Island North Corporation, deberá permanecer tres meses más a bordo del



Carlos Matheus.

gar aún más su cautiverio.

Ahora, a pesar de haber ganado el caso, la Marítima Ordaz se ha quedado con un verdadero "paquete" entre las manos. Inservible, deshecho, la reparación del buque podría resultar tan onerosa que representaría pérdidas para sus nuevos propietarios. Y lo que más vale, la carga, debe ser transferida a otra embarcación, operación llena de riesgo y dificultades si se realiza en pleno mar.

Se ha hablado de llevar el barco hasta el astillero de Curazao o de re-

Birmingham, destino final de la carga. Pero estas posibilidades resultan engorrosas y costosas. Y todo esto sin tomar en cuenta lo más importante. La tortura psicológica, el aislamiento y las enfermedades a que se ha sometido a nueve hombres los cuales deben prolongar la situación por tres meses más aún.

Seres humanos que recibieron la misma o tal vez menos consideración que un barco maltrecho y unas miles de toneladas de hierro.

El triángulo



Wagner Ulloa.

Aquí en Caracas, los abogados Wagner Ulloa y Carlos Matheus, expertos en derecho marítimo, señalaron que el caso del Brazilian Friendship es apenas una muestra de la grave situación que atraviesa el canal de navegación del Orinoco, donde encalla —en promedio— un barco cada semana. A su juicio, el ya denominado triángulo del Orinoco está siendo observado por los armadores y compañías aseguradoras con no poca inquietud.

una elevación de las primas de seguro. Y eso incidiría directamente sobre el valor de los fletes. Comprar hierro venezolano, aparte de riesgoso, sería más caro que en otros países, como Br..il.

Explican que si aún el Orinoco no está considerado como zona de siniestralidad, hechos como el del Brazilian Friendship, sobre el cual no quieren opinar en concreto, influirán en el ánimo de las aseguradoras en

—Los pilotos, los prácticos, dependientes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, encargado de guiar los buques a través del canal de navegación, deben prestar un servicio absolutamente idóneo.

—¿No es idóneo, actualmente, el servicio?

—En general sí lo es. Es idóneo. Pero debe aplicarse una solución especial. Perfeccionar el servicio para garantizar plenamente la eficiencia.

Explican que el canal de navegación tiene unos 100 o 120 metros de ancho. Un buque cargado con 80 mil toneladas, que debe desarrollar un mínimo de 5 nudos para poder ser gobernado por el timón, dobla esta velocidad porque navega aguas abajo y, todo eso, debe hacerlo por un cauce muy estrecho. De manera que cualquier pequeño error o el crecimiento inusitado de la fuerza de la corriente, puede hacerlo encallar. Es como si una gandola cargada hasta los topes bajara de las Colinas de Bello Monte por una de las calles más angostas a velocidad considerable.

—¿Creen ustedes que los accidentes se deben a fallas en el pilotaje?

—Las causas de los accidentes no están plenamente establecidas. Por eso el gobierno debe tomar cartas en el asunto. Hay otros elementos como el balizaje y el dragado. Estos, funcionan bien. Pero ocurre que el lecho del Orinoco es arenoso y el trabajo de la draga Ica, meritorio, no puede desmayar ni un instante porque los sedimentos caen permanentemente en el canal. Creemos que la señalización debe ser mejorada. Y en general que el Estado debe percatarse de las implicaciones de accidentes de esta naturaleza. Además de ponerse en peligro vidas humanas, están en riesgo bienes. Y estos son problemas que evolucionan muy rápidamente. Degeneran con gran velocidad y exigen labores de salvataje inmediatas. Aquí los servicios de remolaje están diseñados, básicamente, para el atraque y desatraque de buques. En cuestiones de salvataje aún no están especializados. Y de ahí, por estas razones, la inquietud que debe haber en Londres, donde está la sede de los organismos marítimos internacionales y de las principales casas aseguradoras.

—¿Qué pasaría si el canal quedara interrumpido?

Abogados del Nissos Amorgos Advierten sobre problemas para el negocio petrolero

La detención del tanquero griego en aguas venezolanas ha significado para sus dueños pérdidas por dos millones de dólares

Los abogados Wagner Ulloa y Carlos Matheus, representantes del armador y del asegurador del buque griego Nissos Amorgos, sostienen que la actividad petrolera nacional podría tener problemas debido a la actuación que ha tenido el Estado venezolano, a raíz del derrame de crudo el 26 de febrero pasado.

DE acuerdo con Ulloa y Matheus, el hecho de que el Nissos Amorgos continúe detenido en aguas venezolanas, a pesar de la necesidad que existe de llevarlo a un dique para efectuarle reparaciones mayores, ha significado pérdidas a los dueños del barco por el orden de los dos millones de dólares.

Si a esto se suma, dicen los abogados, el juicio que pesa sobre el capitán del tanquero, Kostas Spiropoulos, quien no puede salir del Zulia, y los intentos de demandas que dejan de lado los mecanismos automáticos de compensación previstos en tratados internacionales sobre la materia, se ha creado una situación de inseguridad jurídica que afecta a la industria petrolera nacional.

En su opinión, la asociación Intertanko, que agrupa a los armadores de la flota petrolera mundial, podría tomar medidas



Los abogados Wagner Ulloa (izq) y Carlos Matheus, representantes del armador del buque griego

contra Venezuela por la detención del Nissos Amorgos. Asimismo, los aseguradores de los buques podrían subir las primas de las pólizas, debido a que la mala situación del canal de navegación del lago de Maracaibo, así como la supuesta inseguridad jurídica que se ha presentado luego del derrame, harían más peligrosa la entrada de tanqueros a Venezuela.

Además, agregan, las asociaciones de marinos mercantes también podrían ejercer acciones de represalia por el proceso que se le sigue al capitán del Nissos Amorgos. El país también podría tener problemas, según dicen, en el ámbito inter-

nacional por incumplir la normas previstas en el Fondo de Indemnización de Daños Causados por Contaminación de Hidrocarburos, ente adscrito a la ONU y del cual Venezuela forma parte.

Ulloa y Matheus sostienen que es necesario tomar medidas urgentes para que no se repita un accidente como el del Nissos Amorgos, que encalló en el canal de navegación del lago de Maracaibo y lanzó al mar 25.000 barriles de petróleo, por lo que apoyan un efectivo mantenimiento de la principal vía de salida para la exportación de crudos venezolanos.



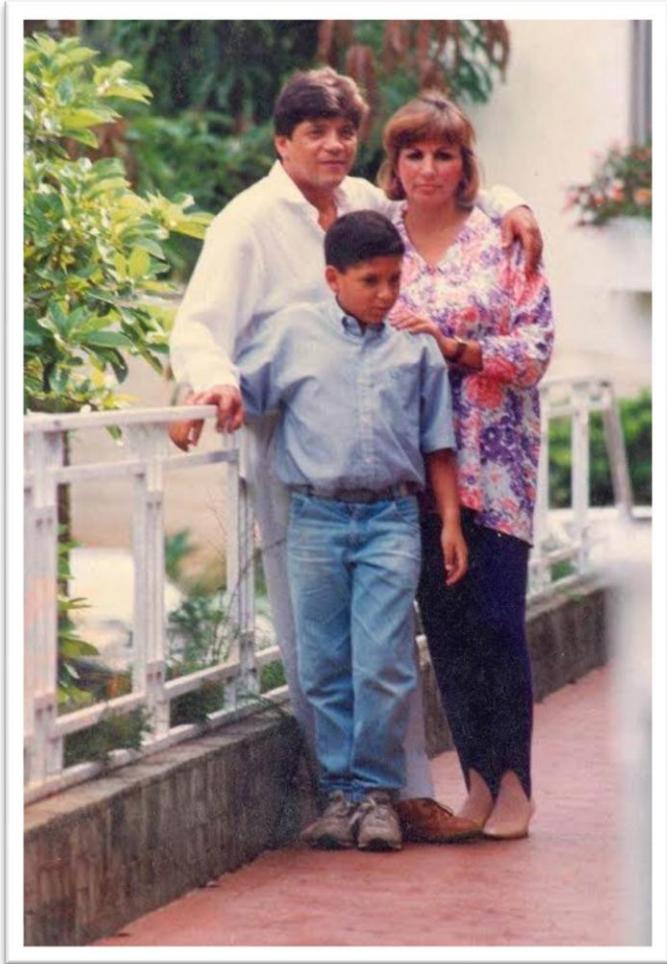


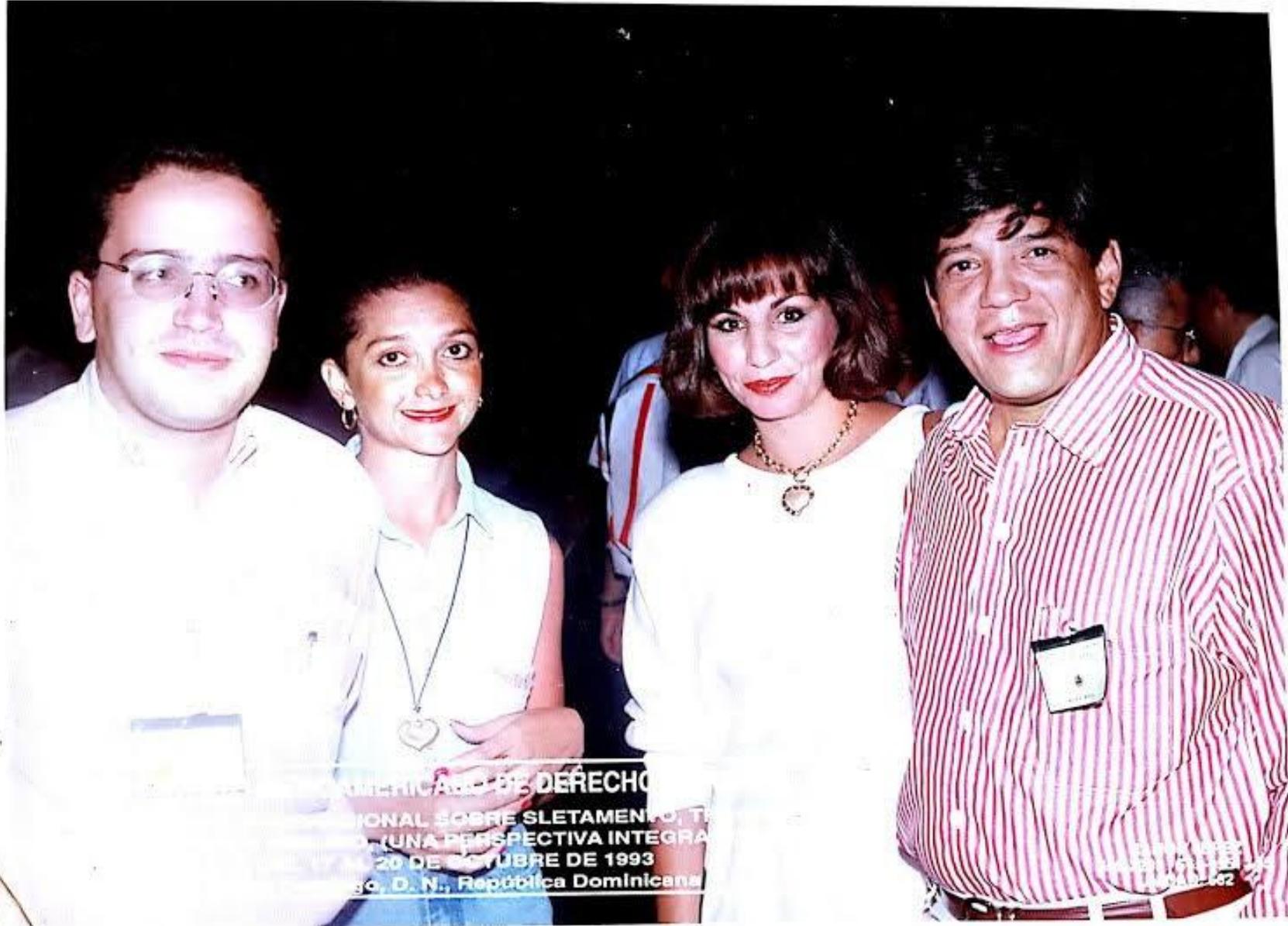












CONFERENCIA AMERICANA DE DERECHO
CONFERENCIA REGIONAL SOBRE SILENCIO, T
CONFERENCIA (UNA PERSPECTIVA INTEGRA
DEL 17 AL 20 DE OCTUBRE DE 1993
Santiago, D. N., República Dominicana

ELABORADO POR
MAGDALENA GARCIA
TEL: 809-522-1122





















LLOYD'S
1925

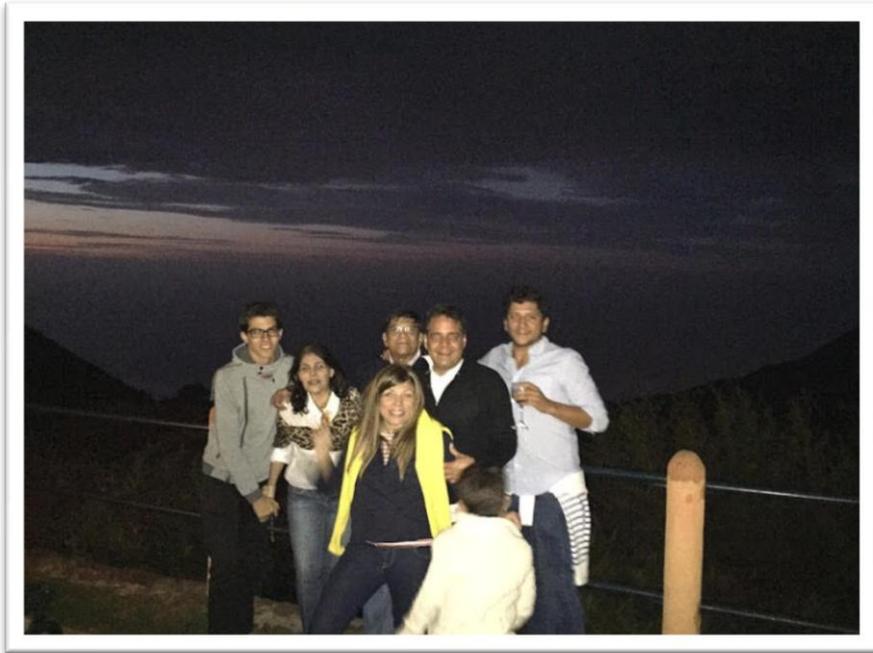
Chairman FERDY GRAHAM MACKINTOSH
Deputy Chairman EUSTACE RALPH PILBROGH

Directors

HENRY JOHN FAIRRIE DUMAS
FREDERIC JAMES LEONARD FISH
FERDY MANDREAVES
ARTHUR HORACE HODGELL
ARTHUR REGINALD MOUNTAIN
WILFRID EDGINGTON ROUSE
ROBERT WALKER ROYLANCE
ERNEST EDWARD SIGMUND
GEORGE REGINALD STAMP
ARTHUR LLOYD STURGE

NO SMOKING
AREA

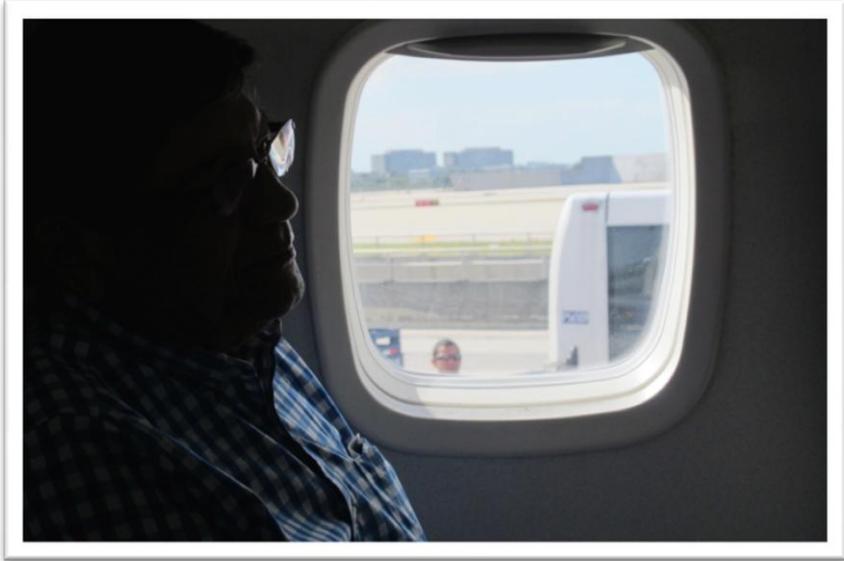


























07/01/2013





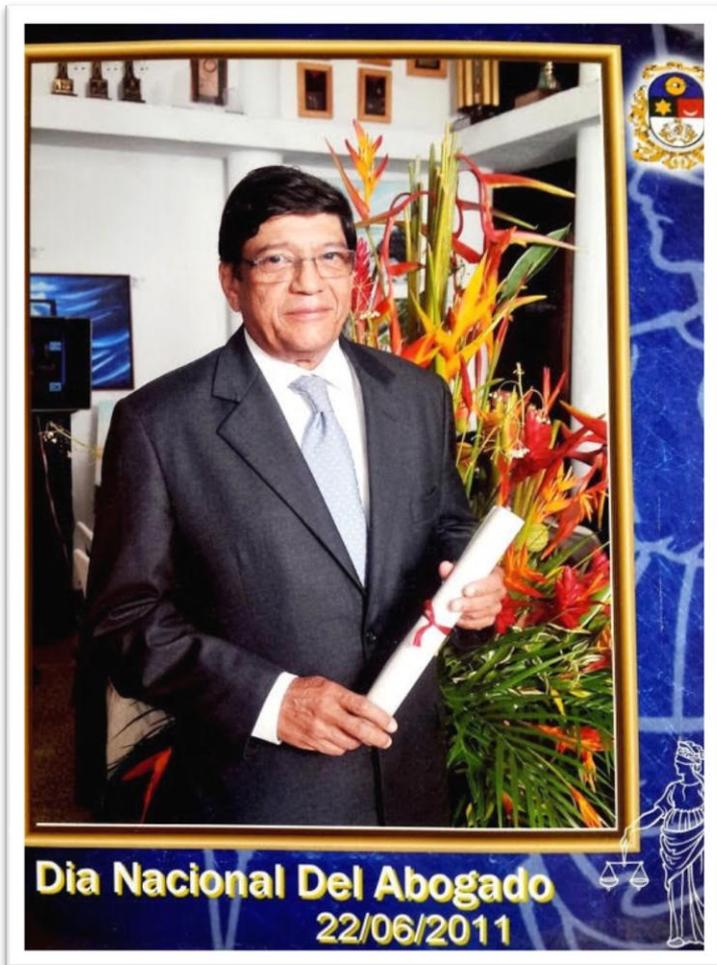


















03/11/2013



Estudios de Derecho Marítimo Libro homenaje a la memoria de Carlos A. Matheus

Estudios de Derecho Marítimo

Libro homenaje a la memoria de
Carlos A. Matheus



ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO
COMITÉ MARÍTIMO VENEZOLANO

Coordinadores:
Wagner Ulloa Ferrer
Ramón A. Castro Cortez
Gustavo Omaña Parés



Caracas, 2015